



PRESSE-INFORMATION

Mazda H-Kennzeichen-Klassiker 2024: Wenn Ikonen Oldtimer werden

- Faszination Fahrspaß: Mit einem Facelift startete der Mazda MX-5 (NA) in den Frühling 1994
- Formen, die begeistern: Der kompakte Mazda 323 F (BA) setzte 1994 visionäre Design-Trends
- Variabilität anders gedacht: Der Mazda MPV beeindruckte vor 30 Jahren als Van-Vorreiter

Leverkusen, 27. März 2024: Ein adrenalinhaltiges Fahrspaß-Update für den Kult-Roadster Mazda MX-5 (NA), avantgardistisches Design in der Kompaktklasse durch den Mazda 323 fünfter Generation (BA), dazu der unkonventionelle Van Mazda MPV und eine goldige Sammler-Edition des coolen Cityflitzers Mazda 121 (DB): Im Modelljahr 1994 überraschte Mazda mit gleich vier faszinierenden Modellen, die heute, 30 Jahre nach ihrer Erstzulassung, die Altersgrenze für ein amtliches H-Kennzeichen erreichen.

Dieses von Klassikerfans sehr begehrte historische Kennzeichen – im Januar 2024 verzeichnete das Kraftfahrt-Bundesamt einen Rekordbestand von über 846.000 Fahrzeugen im Oldtimeralter – wird Automobilen zugeteilt, denen ein Gutachten einen weitgehend originalen und guten Erhaltungszustand bescheinigt. Mazda Fahrer sind dabei dank der traditionell hervorragenden Zuverlässigkeit und Langzeitqualität der Modelle aus Hiroshima im Vorteil.

Roadster-Liebe reloaded: Der nachgeschärfte Mazda MX-5 (NA) begeisterte durch mehr Dynamik

Er ist die Marken-Ikone, der meistverkaufte Roadster aller Zeiten. Kein Wunder, steht der MX-5 doch seit 1989 für das, was die Marke Mazda ausmacht: Pures Fahrvergnügen durch perfekte Ausgewogenheit, Agilität und Leichtigkeit sowie jene vollkommene Einheit von Fahrer und Fahrzeug, die Mazda „Jinba Ittai“ nennt, aber auch Effizienz und Zuverlässigkeit. Das Ganze gekleidet in klassisches Zweisitzer-Design mit langer Motorhaube, kurzem Heck und Hinterradantrieb. Damit avancierte der Mazda MX-5 in erster Generation (NA) zum Urmaß und Vorbild für fast alle modernen offenen Sportwagen. 1994, fünf Jahre nach seinem Debüt, genoss der japanische Roadster weltweiten Kultstatus, wurde aber inzwischen von einer ganzen Meute an Rivalen verfolgt. Zeit für eine Evolution des Mazda MX-5 (NA).

Passgenau zum Frühlingsbeginn 1994 präsentierte sich der Mazda MX-5 (NA) deshalb mit einem innovativen 1,85-Liter-Vierzylinder mit 16-Ventil-Technik unter der Motorhaube. Seine 96 kW/131 PS – immerhin 16 PS mehr als beim bisherigen 1,6-Liter-Triebwerk – hatten mit dem nur 990 Kilogramm wiegenden Roadster so leichtes Spiel, dass der MX-5 in gerade einmal 8,2 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h sprintete.

Mehr Karosseriesteifigkeit für den Kurventanz garantierte eine stabilisierende Strebe hinter den Sitzen. Sicherheitstechnik neuester Stand ist für Mazda Selbstverpflichtung und so punktete der aufgefrischte MX-5 (NA) mit Weiterentwicklungen wie Seitenaufprallschutz, größeren Bremsscheiben und Airbag sowie ABS (beides zunächst optional).

Wichtigstes Design-Kennzeichen des aktualisierten ersten Mazda MX-5 waren die neu gestalteten 14-Zoll-Leichtmetallräder, viel mehr musste nicht sein, damit der Klappscheinwerfer-Sportwagen richtungsweisender „Leader of the Pack“ im bezahlbaren Roadster-Segment blieb. Als die Produktion des



PRESSE-INFORMATION

Mazda MX-5 „NA“ drei Jahre später und nach bereits rekordverdächtigen 431.506 Einheiten auslief, stand der geringfügig größere Nachfolger, intern „NB“ genannt, schon in den Startlöchern.

Leidenschaftlich anders: In fünfter Generation brach der Mazda 323 (BA) mit Konventionen

Bewährte Pfade verlassen, um neue, noch bessere Wege zu entdecken, diesem Grundsatz folgt Mazda auch in der Kompaktklasse. Heute lässt der Mazda3 mit intelligenten Skyactiv Technologien und vielfach preisgekröntem Kodo Design frischen Wind durchs Segment wehen, zuvor war es der Mazda 323, der ab 1977 das dicht besetzte Feld der Kompakten erfolgreich aufmischte und in sechs Generationen allein in Deutschland fast 800.000 Käufer begeisterte. Ein besonders Highlight in der Ahnengalerie des Mazda 323 setzte die 1994 eingeführte fünfte Generation (BA) mit damals unkonventionell vielfältigen und mutigen Karosserievarianten.

So stellte sich diese Modellreihe als dreitüriger Mazda 323 C (Compact) in extravaganterem Design vor, ergänzt 1997 durch das konservativere dreitürige Schrägheck Mazda 323 P (Praktisch). Hinzu kamen von Beginn an die elegante viertürige Stufenhecklimousine Mazda 323 S (Sedan) und der Mazda 323 F als avantgardistisches fünftüriges Coupé in fließenden Linien inklusive futuristisch wirkender Scheinwerfer in Ellipsoid-Technik. Bei der Designentwicklung des 323 F wirkte erstmals das Team von Mazda Research Europe (MRE) in Oberursel bei Frankfurt mit. Vielfalt bestimmte auch das Motorenprogramm für den Mazda 323, das neben hocheffizienten Vierzylinder-Benzinern und einem Dieselmotor sogar einen überaus kultivierten 2,0-Liter-V6 – exklusiv für den Mazda 323 F – umfasste. Bekannt war dieser 106 kW/144 PS leistende V6 bereits aus den exklusiven Mazda Xedos Modellen, ein Premiumanspruch, den das Aggregat auch im kompakten Mazda 323 F erfüllte. Einen weiteren Meilenstein setzte der Mazda 323 (BA) im Jahr 1996: In Japan lief das zehnmillionste Fahrzeug der Baureihe vom Band.

Freund fürs Leben: Das Raumwunder Mazda MPV war durchdacht wie ein Tiny House

Kreativität ist sein Erfolgsgeheimnis: Vor 30 Jahren debütierte der Mazda MPV („Multi Purpose Vehicle“) in Deutschland als erster multifunktionaler Van der japanischen Marke. Dieses komfortable Raumfahrzeug für Familien, Freizeit und Business zählte zu den Pionieren im Van-Segment, konnte der von einem 113 kW/154 PS starken 3,0-Liter-V6 angetriebene Mazda MPV doch in den USA schon seit 1988 reüssieren. Sieben Sitzplätze, verteilt auf drei Reihen, dazu ein variables Gepäckabteil mit respektablem Stauraum bei nur 4,47 Meter Fahrzeuglänge: Eine derart raffinierte und großzügige Innenraumarchitektur auf minimaler Grundfläche konnte vielleicht nur im dichtbesiedelten Japan, dem Ursprungsland der Tiny-House-Kultur, erdacht werden. Im Komfort zählte der kompakte Mazda MPV damals ebenfalls zu den Großen, denn Viergang-Automatik, Tempomat und Niveauregulierung waren ebenso an Bord wie eine optionale Zweizonen-Klimaanlage.

Biodesign im Bärchenlook: Der Mazda 121 (DB) „Goldy“

Als Sensation gefeiert wurde die zweite Generation des kleinen Mazda 121 (DB) bereits beim deutschen Marktstart im Jahr 1991. Der 3,81 Meter kurze Viertürer präsentierte sich damals als Vorreiter für trendiges Biodesign in runden organischen Formen und mit einem fabelhaften Faltdachkonzept. Das „Drei-Wege-Canvas-Top“ konnte elektrisch von vorn nach hinten, von hinten nach vorn und gleichzeitig in beide Richtungen betätigt werden. Noch begehrenswerter war nur die 1994 aufgelegte und auf 1.000 Einheiten limitierte Edition Mazda 121 (DB) „Goldy“.



PRESSE-INFORMATION

Der japanische Autohersteller hatte dieses Sondermodell in Kooperation mit dem Süßwarenhersteller Haribo entwickelt und im leuchtenden Goldgelb der bekannten Haribo-Goldbären lackiert. Gummibären schmückten auch die Radabdeckungen, und das Momo-Lenkrad sowie die Sonnenblenden für die hinteren Scheiben zeigten sich gleichfalls im Goldbärenlook. Jeder Mazda 121 „Goldy“ wurde zudem mit einem großen Plüschbären und 100 Tüten Haribo Goldbären ausgeliefert.

Wer einen der heute äußerst raren Mazda 121 „Goldy“ erleben möchte oder weitere 1994 vorgestellte Mazda Modelle entdecken will, sollte die spektakuläre Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey in Augsburg besuchen. Über Öffnungszeiten und die Exponate informiert dieses Mazda Museum unter www.mazda-classic-frey.de oder über www.facebook.com/MazdaClassicFrey

Ihre Ansprechpartner

für Journalistenanfragen:

Christoph Völzke, Supervisor Produkt- und Unternehmenskommunikation

+49 (0)2173 - 943 303

cvoelzke@mazda.de

für Kundenanfragen:

Mazda Kundeninformationszentrum

+49 (0)2173 - 943 121

[Zum Kontaktformular](#)